


MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10/2022



Warszawski Transport Publiczny

# Dojazd do warszawskich nekropolii we Wszystkich Świętych

# WPROWADZAMY UŁATWIENIA

- W e-POP załatwisz sprawy nie wychodząc z domu.
- Bilet Metropolitalny kupisz w ponad **3 000** biletomatów.
- Bilet długookresowy możesz kupić w aplikacji mobilnej MOBI WAWA
- Kartę warszawiaka/nki otrzymasz:
  - szybciej - wystarczy zameldowanie w Warszawie,
  - na dłużej - aż do 31.12.2023 roku.




Warszawski Transport Publiczny

AKTUALNOŚCI

4 Drzewa z placu Powstańców Warszawy trafią na Pragę
5 Jesienne klimaty na pętlach
6 Zbudujemy windy przy stacji metra Pole Mokotowskie

FOTOREPORTAŻ

7 Kolory jesieni

TEMAT NUMERU

9 Nowa zajezdnia tramwajowa

WTP W PRAKTYCE

13 Linie cmentarne i dodatkowe kursy autobusów w dniach 22-28 października
14 Warszawski Transport Publiczny w okresie Wszystkich Świętych – 29 października-2 listopada
18 Dojazd Warszawskim Transportem Publicznym do warszawskich nekropolii
21 Kursowanie linii lokalnych L

HISTORIA

22 Tu były tramwaje






ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

**Redaktor prowadzący:**
Tomasz Kunert

**Zespół redakcyjny:**
Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

**Opracowanie graficzne, skład i łamanie:**
Piotr Kotlarski

**Prenumerata:**
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl


# Drodzy Czytelnicy,

Okres Wszystkich Świętych to czas wytężonej pracy dla Warszawskiego Transportu Publicznego. Na warszawskie nekropolie odwiedzić groby swoich bliskich wyruszają tysiące warszawiaków i gości. Niemożliwe jest aby wszyscy dojechali tam własnymi samochodami, dlatego jak zwykle uruchamiamy specjalną komunikację cmentarną i wzmacniamy pozostałe, regularne linie. W tym roku specjalna organizacja WTP będzie wprowadzana już od soboty 29 października – stopniowo będziemy „dokładali" linie do kursujących już od 22 października autobusów linii cmentarnych. Najwięcej wyjedzie ich na ulice 1 listopada. To będzie ok. 1400 autobusów linii cmentarnych i regularnych, ok. 300 tramwajów. Dla Zarządu Transportu Miejskiego oznacza to pełną gotowość kilkuset osób – nadzoru ruchu i informatorów na ulicach, a także tych, których nie widać – informatyków, pracowników centrali ruchu, specjalistów od rozkładów jazdy i tras. Gdy zapytano kiedyś zespół pracujący nad organizacją cmentarnej komunikacji kiedy zaczynają przygotowania aby wszystko było gotowe na 1 listopada, padła odpowiedź, że 2 listopada poprzedniego roku. Wtedy rozpoczyna się zbieranie i analizowanie danych na temat liczby pasażerów, wykonanych kursów, okresów czasu kiedy było najwięcej osób w pojazdach WTP itd. – wszystko po to aby w następnym roku stworzyć jak najlepszą siatkę połączeń.

W tym numerze sporo miejsca poświęcamy tramwajom. Spotykają się dwie epoki – opisujemy budowaną najnowocześniejszą zajezdnię Tramwajów Warszawskich i historię komunikacji tramwajowej na Placu Trzech Krzyży. To tam w czasie remontu pod asfaltem pokazały się torowiska dawnej linii tramwajowej. Stamtąd tramwaje jeździły m.in. Nowym Światem i Krakowskim Przedmieściem co dziś wydaje się być niewyobrażalne. I zawsze przy okazji takich odkryć nasuwa się pytanie – co roiło się w głowach PRL-owskich urzędników, że likwidowali połączenia tramwajowe? Jak się potem okazywało, połączenia autobusowe nie wystarczały do sprawnego przemieszczania się po Warszawie. Dziś pojazdy szynowe przeżywają swój renesans – po prostu świetnie się sprawdzają w miejskiej zabudowie i ruchu ulicznym i budowane są nowe trasy.

**Życzymy przyjemnej lektury**

# Drzewa z placu Powstańców Warszawy trafią na Pragę

**Trwają prace związane z budową parkingu podziemnego przy placu Powstańców Warszawy. Wykonawca rozpoczął przesadzanie 24 lip, które znajdują się na placu budowy. Drzewa trafią na ulicę Jagiellońską.**

Nowy parking pod placem Powstańców Warszawy będzie 4-kondygnacyjnym obiektem z 420 miejscami postojowymi. Realizacja tak dużej inwestycji w centrum miasta nie pozostaje bez wpływu na najbliższe otoczenie. Konieczna jest zmiana lokalizacji drzew kolidujących z pracami budowlanymi. Dlatego 24 lipy srebrzyste z centralnej części placu zostaną przeniesione na Pragę-Północ. Wykonawca posadzi je w pasie drogowym na ulicy Jagiellońskiej w okolicy Warszawskiego ZOO – na odcinku między rondem S. Starzyńskiego a ulicą J. Szanajcy. Prace związane ze zmianą lokalizacji już trwają. Na ulicę Jagiellońską przewieziono już pierwsze drzewa. Cała operacja związana z sadzeniem zakończy się jeszcze w tym miesiącu.

Przesadzenie drzew nie oznacza, że na zrewitalizowanym placu w centrum miasta nie będzie zieleni. Po zakończeniu inwestycji wykonawca parkingu posadzi na własny koszt nowe drzewa. Natomiast w drugim etapie, w ramach rewitalizacji placu, miasto zamierza uzupełnić teren o dodatkową zieleń.

## Rusza budowa – zmiany na okolicznych ulicach

Dotychczas na placu Powstańców Warszawy toczyły się prace przygotowawcze. Wykonawca rozpoczął przebudowę kanalizacji przed gmachem NBP. Z tego powodu przeniesiony i uruchomiony w tymczasowej lokalizacji został przystanek autobusowy. Wygrodzony jest teren pomiędzy jezdniami. Robotnicy zajęli także prawy pas w kierunku ulicy Świętokrzyskiej od skrzyżowania z Warecką.

Rozpoczęły się prace związane z przebudową instalacji wodociągowych u zbiegu ulicy Szpitalnej z Warecką. Konieczne było wygrodzenie dużego fragmentu chodnika bo piesi przechodzący w tym rejonie muszą omijać głębokie wykopy. W kolejnych etapach zajmowane będą kolejne fragmenty pasów ruchu na jezdni prowadzącej do ulicy Świętokrzyskiej.

## Parking w centrum miasta

Nowy parking powstanie w formule koncesji, która jest rodzajem partnerstwa publiczno-prywatnego. Koncesjonariusz, spółka IMMO Park Warszawa, należąca do Mota-Engil Central Europe S.A., w całości sfinansuje koszty inwestycji – szacowane na ok. 85 mln zł – i będzie eksploatować parking przez 36 lat. Po tym czasie obiekt zostanie przekazany miastu.

Parking, który ma zacząć działać na przełomie 2024 i 2025 r. będzie wyposażony m.in. w ładowarki dla samochodów elektrycznych, a także ogólnodostępną toaletę. Na powierzchni placu będą zamontowane stojaki rowerowe. Ceny za parkowanie będą ustalane przez koncesjonariusza, jednak w swojej ofercie musi on posiadać abonamenty dla okolicznych mieszkańców.

Budowa obiektu to jedna z inwestycji realizowanych w ramach Nowego Centrum Warszawy – prezydenckiego programu przekształcenia ulic i placów w ścisłym centrum miasta w przestrzeń przyjazną, estetyczną, zieloną i bezpieczną dla wszystkich użytkowników. Miasto przygotowuje się też do kolejnych inwestycji. Rozstrzygnięto konkurs architektoniczny na nową i zieloną ulicę Chmielną oraz rejon Złotej i Zgoda. Trwa sporządzanie dokumentacji projektowej drugiej z tych lokalizacji. Zarząd Dróg Miejskich wybiera obecnie projektanta kompleksowej przebudowy ulicy Kruczej na odcinku od Al. Jerozolimskich do Pięknej. W przygotowaniu są też projekty kilku etapów tzw. Zielonej Marszałkowskiej..



# Jesienne klimaty na pętlach

**Na kwiatowych wieżach na pętlach Warszawskiego Transportu Publicznego jesień w pełni. Ponad siedem tysięcy wrzosów, wrzośców i kapust ozdobnych wraz z jodłowymi gałązkami tworzy klimatyczne dekoracje.**

Wraz ze zmianą pory roku zmieniają się również kwiatowe kompozycje na krańcowych przystankach. To już ich trzecia odsłona, po wiosennych bratkach oraz letnich begoniach, pelargoniach, gaurach i trawach ozdobnych. O różnorodność roślinnych dekoracji, które już na stałe wpisały się w krajobraz dziewięciu pętli dba Zarząd Oczyszczania Miasta.

## Efektowne wrzośce

Tej jesieni oczekiwanie pasażerom umila ponad siedem tysięcy jesiennych roślin. Po udanym zeszłorocznym debiucie na przystankowych kwietnikach, w tym sezonie również zobaczymy tam różowe wrzośce. Nie należy ich mylić z wrzosami – to podobne, ale bardziej okazałe i rozłożyste rośliny. Kompozycje z wrzośców i jodłowych gałązek ozdabiają pętlę tramwajową na P+R al. Krakowska na Okęciu, autobusową Żerań FSO, pętlę tramwajową na rondzie Wiatraczna oraz Szczęśliwice na Ochocie.

## Jesienna klasyka

Oprócz wrzośców na kwiatowych wieżach pojawiły się także jesienne klasyki, które od lat spotykają się z bardzo pozytywnymi reakcjami pasażerów – wrzosy i kapusta ozdobna. Oryginalne i przyciągające wzrok kompozycje w odcieniach bieli, różu i fioletu ozdabiają przystanki na Nowym Bemowie, w Wilanowie, na Esperanto, Bródnie-Podgrodziu i Annopolu.

– Aby stworzyć jesienną kompozycję, która długo zachowa swój dekoracyjny wygląd, ważny jest odpowiedni dobór roślin. Ich walory estetyczne są oczywiście bardzo istotne, ale uwagę zwracamy przede wszystkim na to, czy są odporne na trudne warunki pogodowe. Jesień i wczesna zima to czas pierwszych przymrozków, niskich temperatur czy silnych wiatrów – mówi odpowiedzialna za projekt kwietników Marta Kucińska, ogrodniczka z ZOM. – W takich warunkach świetnie sprawdzają się wytrzymałe, a jednocześnie dekoracyjne rośliny wrzosowate.

Wrzosy, wrzośce i kapusta ozdobna pozostaną na kwiatowych wieżach tak długo, jak pozwolą na to warunki pogodowe. W tym roku krańcowe przystanki były udekorowane łącznie niemal 30 tysiącami roślin.

## Nie tylko zieleń

Sezonowe ukwiecanie pętli i pielęgnacja zieleni, która się tam znajduje, to tylko jeden element z kompleksowego systemu prac Zarządu Oczyszczania Miasta na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego. Pozostałe to systematyczne zamiatanie terenów przystanków – szczególnie ważne w kontekście jesiennych liści, a także regularne i interwencyjne czyszczenie wiat oraz codzienne opróżnianie przystankowych koszy na śmieci.





# Zbudujemy windy przy stacji metra Pole Mokotowskie

**Przy stacji metra Pole Mokotowskie będą nowe windy. Trzy dodatkowe windy ułatwią wejście na stację od strony ulicy Stefana Batorego. Mają być gotowe za rok.**

Stacja Pole Mokotowskie powstała 27 lat temu, razem z pierwszym oddanym do użytku odcinkiem linii metra M1. Wtedy obowiązywały inne standardy budowy takich obiektów i windy ułatwiające dostanie się na stację osobom z niepełnosprawnościami, seniorom i podróżującymi z dziećmi w wózkach, zbudowano tylko po jej południowej stronie. Podobnie było na innych stacjach najstarszego odcinka podziemnej kolei. Dlatego systematycznie je modernizujemy i dotychczas wybudowano dodatkowe windy na stacjach: Imielin (dwie), Stokłosy (dwie), Ursynów (dwie), Racławicka (jedna) i Służew (jedna).

Teraz dwie windy zostaną wybudowane na stację Pole Mokotowskie, po obu stronach Alei Niepodległości, przy już istniejących zejściach do metra na wysokości ulicy G. Bruna. Tymi windami będzie można zjechać na poziom antresoli stacji, a potem przejść do trzeciej nowej windy, na peron, która znajdzie się obok bramek. W ramach inwestycji, na głowicy północnej, zostanie zainstalowane nowe oznakowanie dotykowe – listwy prowadzące i metalowe guzki. Pojawią się również zaktualizowane mapy tyflograficzne uwzględniające nowe windy.

Wykonawca, Warszawskie Przedsiębiorstwo Mostowe Mosty Sp. z o.o. Budownictwo Sp. k., będzie miał rok na realizację przedsięwzięcia. Jego koszt zamknie się w kwocie ponad 9,2 mln zł. ZTM na ten cel miał zarezerwowane 4,5 mln zł, a dodatkowe środki przyznała Rada m.st. Warszawy.



# Kolory jesieni



Aleja J. Waszyngtona



Ulica1sierpnia




Ulica1sierpnia




Ulica Marymoncka




Ulica Saska



Warszawa Rakowiec

# Nowa zajezdnia tramwajowa

**Po raz pierwszy od 1963 roku w Warszawie powstaje nowa zajezdnia tramwajowa. Budowa na Annopolu to inwestycja ciekawa z wielu względów.**



Przed drugą wojną światową tramwaje były podstawą transportu publicznego w naszej stolicy. Autobusy stanowiły jedynie uzupełnienie oferty i przeżywały swoje kłopoty - po pierwszym podejściu do ich uruchomienia zniknęły nawet na kilka lat z krajobrazu warszawskich ulic. We wrześniu 1939 roku opuściły miasto, m.in. wywożąc złoto ze skarbca Banku Polskiego. Zostały tramwaje, które zapisały też swoją wojenną kartę w czasie Powstania Warszawskiego.

Po zakończeniu niemieckiej okupacji przywrócenie ruchu tramwajowego było jednym ze znaków powracania Warszawy do życia, a przyjazd z Berlina tramwajów produkowanych w Gdańsku dla Warszawy i w 1939 r. zabranych do stolicy Niemiec, był bardzo ważnym wydarzeniem. Tramwaje z powodzeniem woziły warszawiaków. Potem jednak koncepcja się zmieniła, miejską szynę zaczęto uważać za przeżytek, a podporą miały się stać autobusy. Likwidowano



kolejne trasy (m.in. na ulicy Żelaznej, Powązkowskiej, Radzymińskiej i na Młociny, a w latach siedemdziesiątych rozebrano trasę do Wilanowa) i nic dziwnego, że nie budowano nowych zajezdni - ostatnią była otwarta w 1963 roku zajezdnia „Żoliborz".

## Nowe-stare miejsce

Okazało się jednak, że bez tramwajów w wielkim mieście ani rusz, a podobny trend można zauważyć w wielu miastach europejskich, które doceniają m.in. to, że pojazdy szynowe nie stoją w korkach i nie emitują spalin, przyczyniając się do ograniczenia smogu w aglomeracjach. Mieliśmy w Warszawie kontrakt stulecia na zakup tramwajów Pesa, od kilku miesięcy do naszego miasta przybywają koreańskie hyundaie, więc trzeba było pomyśleć o nowym domu dla powiększającej się tramwajowej rodziny.

Miejsce nie jest przypadkowe. Zajezdnia na Annopolu była planowana w Warszawie od lat 60-tych. Plany odłożono, bo w latach 60 i 70-tych sieć tramwajowa w stolicy była zmniejszana. Dzisiaj, kiedy powstają nowe trasy, m.in.: do Winnicy, Wilanowa, na ulicy M. Kasprzaka budowa nowej zajezdni stała się priorytetem.

Umowę na budowę Tramwaje Warszawskie podpisały w grudniu 2021 roku, w styczniu rozpoczęły się prace przygotowawcze, a prace budowlane trwają od lipca. Teren zajezdni został przygotowany przez spółkę Tramwaje Warszawskie, która przeprowadziła m.in. wycinkę i karczowanie. Generalny wykonawca zajął się takimi pracami na drodze dojazdowej. Wszystkich od razu pragniemy uspokoić, że za wycięte drzewa od razu zostały zasadzone nowe, a w części były to nawet 10-11 metrowe rośliny. Mnóstwo nowej zieleni pojawiło się już w i tak zielonej dzielnicy Białołęka. Są to m.in.: graby, klony, lipy, platany i grusze. W okolicach pętli Kobiałka-Olesin rosną młode ale okazałe dęby. Nasadzono też krzewy (m.in.: hortensje, berberysy, róże). Posadzone rośliny można liczyć w tysiącach.

## Budowanie w modelu 3D

Usunięcie roślinności było jednym z etapów przygotowawczych, potem jeszcze trzeba było się zająć odhumusowaniem (czyli zdjęciem wierzchniej, żyznej warstwy gleby) działki, w dalszej kolejności wykonawca wykonywał badania geotechniczne (były to już kolejne tego typu badania po przeprowadzonych w ramach prac projektowych i tych wykonanych przez Inżyniera Kontraktu).

Sam proces prowadzenia inwestycji też jest bardzo ciekawy, bo odbywa się z wykorzystaniem technologii BIM (ang. Building Information Modeling), która w dosłownym tłumaczeniu oznacza modelowanie informacji o budynku. Realizację inwestycji w oparciu o tą technologię rozpoczęto od stworzenia w 3D wirtualnego modelu zajezdni wraz z drogą dojazdową, który później zostanie wzbogacony o informacje dotyczące m.in. materiałów z jakich będą wykonane poszczególne elementy, a następnie w miarę postępu robót będzie wypełniany informacjami z realizacji.

Jak to usprawnia proces inwestycji? Przy budowie zajezdni Annopol już pojawiły się oszczędności. W modelu 3D weryfikacyjnym (stworzonym w ramach dokumentacji przetargowej) uwidoczniono pewne kolizje



z etapu projektowania, czyli np. nachodzące na siebie elementy. - Chcieliśmy, żeby generalny wykonawca w ramach dokumentacji wykonawczej pewne rzeczy poprawił. Gdyby nie model weryfikacyjny, to takie kolizje, wcześniej nie ujawnione musiałyby zostać usunięte w trakcie realizacji inwestycji, ale wtedy byłoby to o wiele trudniejsze i wiązałoby się z dodatkowymi pracami i kosztami. Czemu? Bo nie byłyby ujęte w ramach dokumentacji przetargowej – mówi Małgorzata Lejk, kierownik projektu. Przykładem takich kolizji i nieścisłości może być np. nachodzenie na siebie elementów infrastruktury np. instalacji z elementami konstrukcji budynku, przez co trzeba dokonać zmian w już wykonanych elementach np. otwory w konstrukcji czy zmiana przebiegu tych instalacji.

Przed umownym wbiciem pierwszej łopaty można było się wybrać z modelem 3D na teren inwestycji i obejrzeć wszystko na ekranie smartfona czy tabletu widząc jak zakres inwestycji będzie wyglądał w docelowym otoczeniu. Po rozpoczęciu realizacji jest możliwość sprawdzenia w terenie tego, czy to, co zostało zaplanowane, rzeczywiście znajduje się w danym miejscu. Sam teren zajezdni ma 12 hektarów, powstanie na nim kilkanaście budynków i będą ułożone kilometry torów, więc taka kontrola jest bardzo potrzebna. Po rozpoczęciu prac można było wykonać takie „testy i sprawdzenia". – Przy okazji wizyt na placu budowy zrobiliśmy sobie screeny, na których widać właśnie, że nad wylanymi fundamentami, widoczne są w modelu „dorysowane ściany" we właściwej lokalizacji. Kiedy widzi się, jak wszystko się zgadza, to robi to naprawdę fantastyczne wrażenie – opowiada Małgorzata Lejk.

Stosowanie technologii BIM i dedykowane aplikacje z wykorzystaniem modelu przyspieszy również odbiory. Proces zgłaszania wad odbywa się na modelu i w aplikacji. Nie powstaje sterta dokumentów, tylko wchodzi się w aplikację i zaznacza usterkę w konkretnym miejscu modelu z jednoczesnym powiadomieniem wykonawcy. Zamiast opisywać wszystko w tradycyjny sposób można zrobić zdjęcie na budowie i wprowadzić adnotację z krótkim opisem potencjalnej wady, informację którego budynku, poziomu, czy jakiej branży dotyczy usterka. Taki przekaz od razu trafia do wykonawcy. Jest nawet miejsce na wypowiedź inspektora nadzoru budowlanego, który może odnieść się do sposobu naprawienia wady i koniecznych do wykonania prac.

Co jeszcze ciekawsze „życie" trójwymiarowego modelu wcale nie kończy się wraz z zakończeniem etapu budowania. Można powiedzieć, że wtedy nabiera nowego wymiaru. – Model jest cały czas „dopakowywany" informacjami. Razem z postępem prac będą tam trafiały informacje o konkretnych rozwiązaniach, np. od jakiego producenta jest centrala wentylacyjna i co ile godzin pracy powinna mieć przegląd. Ten model zostaje z nami i może pomóc w zarządzaniu obiektem – wyjaśnia Małgorzata Lejk.

### System zarządzania zajezdnią

Zarządzanie zajezdnią Annopol i dbanie o wszystkie systemy może być dzięki temu jeszcze bardziej zautomatyzowane, a co za tym idzie skuteczne i oszczędniejsze.

Obiekt, który właśnie powstaje, będzie na miarę XXI wieku. Jego codzienną pracą będą sterowały specjalnie





napisane nowe systemy, które zracjonalizują wykorzystanie czasu i przestrzeni, a nawet pomogą zadbać o stan techniczny taboru. Jak? Na terenie Annopola będzie 100 zwrotnic, a ponad 70 z nich będzie w pełni zautomatyzowanych (nie wszystkie, bo niektóre ze zwrotnic są tylko „zjazdowe", więc nie zadają kierunku, z kolei część będzie wykonywała dwa rodzaje pracy, bo na pewnych obszarach zostanie dopuszczony ruch dwukierunkowy). Dzięki systemowi zarządzania zajezdnią, który będzie sterował automatycznym przekładaniem zwrotnic, tramwaje będą się poruszały z jednostajną prędkością bez zatrzymań, co pozwoli zaoszczędzić energię elektryczną podczas ruszania wagonów.

Na terenie nowo budowanej zajezdni tramwaj poprzez system będzie identyfikowany i prawie nieustannie lokalizowany. Każdy skład będzie miał zamontowaną „pastylkę" RIFD, dzięki czemu będzie wiadomo, gdzie dokładnie się znajduje. To nie jest tylko sztuka dla sztuki, ale stanowi konkretną korzyść. System będzie miał dostęp do rozkładu wyjazdów tramwajów na trasy i biorąc pod uwagę te dane, będzie układał im drogę oraz kolejność zajmowania miejsc w hali postojowej. Tramwaj zaparkuje na miejscu zadanym przez system i jeśli ma ruszyć na trasę następnego dnia jako pierwszy, to będzie stał jako pierwszy w kolejce.

System będzie też dbał o stan techniczny pojazdów. Dostęp do danych z tramwajów pozwoli nakierować wagony na odpowiednie stanowiska obsługowe (motorniczy, wjeżdżając przez bramę Annopola, od razu dostanie wyznaczoną drogę). System sam wyśle sygnał do otwarcia bramy na trasie przejazdu oraz załączy stanowiska diagnostyczne, pomiarowe i obsługowe, m.in. myjnie, dystrybutory płynów, olejów czy piasku (do systemu hamulcowego tramwajów). System dzięki zapewnionej komunikacji z elementami infrastruktury będzie monitorował też ich zajętość dobierając optymalną drogę i wykorzystanie stanowisk pracy.

## Ekologia

Zajezdnia Annopol, jako pierwsza w Polsce, zasilana będzie w tak dużym stopniu z przyjaznych środowisku, odnawialnych źródeł energii. Zastosowanie OZE ograniczy zużycie paliw kopalnych (gazu), a w konsekwencji spowoduje zmniejszenie wielkości emisji do powietrza. Na terenie będą pracować pompy ciepła, współpracujące z magazynami ciepła i chłodu.

To ostatnie rozwiązanie jest bardzo ciekawe. Magazyny będą się składały z ponad 150 sond gruntowych zagłębionych na 100 metrach. Na tej głębokości powinna panować stała temperatura, a pozyskana z niej energia wykorzystana zostanie na ogrzewanie zimą i chłodzenie latem.

Ciepło będzie odzyskiwane także ze sprężarek, użytkowanych w obsłudze technicznej i w lakierni. Ciepło będzie wykorzystywane w instalacji wentylacji na potrzeby grzewcze, więc jesienią i zimą koszty ogrzewania mogą być niższe. Latem, co zrozumiałe, ciepłe powietrze będzie wyrzucane poza budynek.

Na dachach budynków (powoli staje się to standardem przy nowych inwestycjach) staną panele fotowoltaiczne o mocy ok. 330 kW. Tramwajarze planują także oszczędzanie wody. - Woda zebrana z dachów, trafi do zbiorników wody szarej o pojemności 1 200 m sześc., znajdujących się pod ziemią. Będzie uzdatniana dwustopniowo – zostanie poddana oczyszczeniu mechanicznemu i biologicznemu (m.in. odseparowanie produktów ropopochodnych). - Wykorzystamy ją do podlewania, mycia pojazdów, spłukiwania w toaletach – opowiada o ekologicznych zaletach Zajezdni Annopol Małgorzata Lejk. – Do mycia tramwajów używana będzie woda z obiegu zamkniętego z odzyskiem na poziomie 80 procent.

Na terenie kompleksu nie zabraknie też zieleni, a o komfort okolicznych mieszkańców, którzy z pewnością kiedyś pojawią się w okolicy, zadbają m.in. ekrany akustyczne czy smarownice, a nawet zielone torowisko na odcinku dojazdowym. Wszystko po to aby ograniczyć hałas generowany przez wagony, Na razie prace są na początkowym etapie, ale kiedy się zakończą, to 152 tramwaje zyskają nowoczesny dom. Tramwajarze do śledzenia prac i jako źródło informacji na temat planowanych i prowadzonych prac uruchomili stronę internetową www.zajezdniaannopol.pl na której zamieszczają np. zdjęcia czy filmy obrazujące ten postęp.



## Zajezdnia Annopol

- wartość kontraktu – 655 mln zł
- realizacja – 26 miesięcy
- planowana data zakończenia budowy – luty 2024 roku
- powierzchnia zajezdni – 12 hektarów
- hala postojowa – 152 wagonów tramwajowych o długości 33 m każdy; postój na 19 torach – po 8 składów na każdym
- hala remontowa – 11 stanowisk obsługowych dla tramwajów
- hala obsług technicznych – 18 stanowisk
- w sumie 55 torów o łącznej długości 14 kilometrów

# Linie cmentarne i dodatkowe kursy autobusów w dniach 22-28 października

**Od soboty, 22 października, uruchomione zostały autobusowe linie C09 i C40, które ułatwią dojazd na największą warszawską nekropolię - cmentarz Północny.**

Autobusy kursują w dniach 22-28 października na trasach:

**C09: METRO MŁOCINY** – J. Kasprowicza - T. Nocznickiego – Wólczyńska (powrót: Wólczyńska – Sokratesa – Kasprowicza) – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ.**

**C40: METRO MŁOCINY** – J. Kasprowicza – Sokratesa – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. – K. Wóycickiego – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD. – Wólczyńska – Estrady – Dziekanowska – **CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.**

Przystanki autobusowe „na żądanie", które są w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarzy obowiązują jako stałe – autobusy będą się na nich zatrzymywały bez konieczności sygnalizacji takiej potrzeby przez pasażerów.

Dodatkowo w dniach 22-28 października wprowadziliśmy inne zmiany ułatwiające dojazd WTP do nekropolii:

- w dniach 22-28 października:
  - linia **181** obsługiwana jest przez autobusy o większej pojemności,
  - autobusy linii **169, 180**, kursują ze zwiększoną częstotliwością,
  - autobusy linii **250** w godz. 9.00-17.00 podjeżdżają bezpośrednio pod bramę zachodnią Cmentarza Północnego,
  - w dniach 24-28 października linia **303** obsługiwana jest przez autobusy o większej pojemności,
  - w dniach 24-28 października kursują autobusy linii **409**,
  - w dniach 27 i 28 października autobusy linii **739** będą jeździły trasą zmienioną: METRO WILANOWSKA - … - Julianowska – gen. L. Okulickiego – Przesmyckiego – MARKOWSKIEGO 01 (przystanek dla wysiadających) – Przesmyckiego - Julianowska – Chyliczkowska – Markowskiego – Przesmyckiego – MARKOWSKIEGO 02 (przystanek dla wsiadających) – Przesmyckiego – gen. L. Okulickiego – Julianowska - … - METRO WILANOWSKA.



# Warszawski Transport Publiczny w okresie Wszystkich Świętych – 29 października-2 listopada

**Zbliża się 1 listopada – tradycyjnie, w Dzień Wszystkich Świętych wielu mieszkańców Warszawy i gości odwiedzi swoich bliskich na stołecznych nekropoliach. Jak co roku zadbamy, aby dojazd na cmentarz był szybki i sprawny – od soboty, 29 października, uruchomimy kolejne linie cmentarne.**

W sobotę 29 października uruchomimy kolejne autobusy i tramwaje specjalnych linii. We wtorek 1 listopada na warszawskie ulice wyjadą autobusy i tramwaje 25 dodatkowych linii – niektóre z nich będą kursowały z częstotliwością nawet co 1-2 minuty. Komunikacja miejska będzie miała priorytet w rejonie cmentarzy – zachęcamy do pozostawienia samochodu w domu i przesiadki na Warszawski Transport Publiczny.

Autobusy i tramwaje linii cmentarnych pojawią się na ulicach 29, 30 i 31 października oraz 2 listopada między godziną 8.00 a 18.00, natomiast 1 listopada między 7.00 a 19.00. Wyjątkiem są linie **C11, C12 i C90**, które dowożą pasażerów w okolice Cmentarza Powązkowskiego. Wiele osób wybiera się tam na spacer po zachodzie słońca, kiedy już odwiedzą groby rodzinne w innych rejonach Warszawy i dlatego we wtorek, 1 listopada te autobusy będą jeździły godz. 7.00 – 21.00.

Poza liniami specjalnymi dojazd na cmentarze będzie możliwy także autobusami i tramwajami regularnych linii, dlatego wiele z nich będzie kursowało częściej, a do ich obsługi skierujemy pojazdy o większej pojemności. Uruchomimy dodatkowe przystanki autobusowe w pobliżu cmentarzy. Przystanki autobusowe „na żądanie", które są w bezpośrednim sąsiedztwie cmentarzy, w tych dniach będą obowiązywały jako stałe – autobusy będą się na nich zatrzymywały bez konieczności sygnalizacji takiej potrzeby przez pasażerów.

## Organizacja Warszawskiego Transportu Publicznego w dniach 29-31 października (sobota – poniedziałek)

W weekend oraz poniedziałek, poprzedzający dzień Wszystkich Świętych, będzie obowiązywała specjalna organizacja ruchu w rejonie dwóch największych warszawskich cmentarzy – Północnego i Bródnowskiego. Zostaną uruchomione dodatkowe linie tramwajowe **C1** i **C4** oraz autobusowe **C09, C11, C13, C40, C84, C90**.

**LINIE TRAMWAJOWE**

**C1: ANNOPOL** – Annopol – Rembielińska – Matki Teresy z Kalkuty – św. J. Odrowąża – S. Starzyńskiego – most Gdański – Z. Słomińskiego – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – Okopowa – al. Solidarności – Wolska – **CM. WOLSKI**

**C4: ŻERAŃ WSCHODNI** – Annopol – Rembielińska – Matki Teresy z Kalkuty – św. J. Odrowąża – 11 Listopada – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko–Dąbrowski – al. Solidarności - pl. Bankowy – Marszałkowska – Nowowiejska – Filtrowa – **PL.NARUTOWICZA**



**LINIE AUTOBUSOWE**

**C09: METRO MŁOCINY** – T. Nocznickiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.** (powrót: K. Wóycickiego – Wólczyńska)

**C11: POWĄZKI–CM. WOJSKOWY** – Powązkowska – Okopowa – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – Z. Słomińskiego – most Gdański – S. Starzyńskiego – św. Wincentego – Matki Teresy z Kalkuty – zawrotka na rondzie Matki Teresy z Kalkuty/Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – **CM. BRÓDNOWSKI (BALKONOWA)**

**C13: CM. BRÓDNOWSKI (BALKONOWA)** – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – rondo Żaba – Starzyńskiego – most Gdański – Z. Słomińskiego – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – al. Jana Pawła II – ks. J. Popiełuszki – J. Słowackiego – S. Żeromskiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.**

**C40: METRO MŁOCINY** – Kasprowicza – Sokratesa – Wólczyńska – CM. PÓŁNOCNY–BRAMA PŁD. (bez wjazdu na parking) – Wólczyńska – Estrady – Dziekanowska – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA ZACH.**

**C84: PL. NARUTOWICZA** – Grójecka – Kopińska – ppłk. M. Sokołowskiego „Grzymały" – Aleje Jerozolimskie (powrót: Aleje Jerozolimskie – Niemcewicza – Grójecka) – al. Prymasa Tysiąclecia – M. Kasprzaka – Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – J. Conrada – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.**

**C90: DW. CENTRALNY** – Emilii Plater – zawrotka – Emilii Plater – Aleje Jerozolimskie – Marszałkowska – pl. Bankowy – al. Solidarności – Leszno – Okopowa – Powązkowska – **POWĄZKI–CM. WOJSKOWY**

**Pozostałe zmiany w dniach 29-31 października:**

- tramwaje i metro kursują podstawowo według sobotniego rozkładu jazdy,
- autobusy 29 października kursują według sobotniego a 30 października według rozkładu jazdy dnia świątecznego,
- zwiększona zostanie częstotliwość kursowania linii **3, 26, 110, 115, 147, 169, 173, 180, 181, 183, 189, 211, 409, 500, 709, 727,**
- uruchomiona zostanie linia **25**,
- na wybrane linie autobusowe i tramwajowe wyjadą pojazdy o większej pojemności,
- tramwaje linii **26** i **78** będą się zatrzymywać na przystanku Połczyńska-Parking P+R,
- uruchomione zostaną dodatkowe kursy skrócone linii **147** na trasie Gocław – PKP Międzylesie,
- autobusy linii **250** będą kursowały trasą zmienioną a w godz. 9.00-17.00 podjadą bezpośrednio pod bramę zachodnią Cm. Północnego.

**Ponadto w poniedziałek, 31 października:**

- autobusy, metro i tramwaje kursują według sobotniego rozkładu jazdy,
- pociągi SKM kursują według rozkładu jazdy dnia świątecznego,
- uruchomione zostanie kursowanie linii **25, 317, 326, 331, 401, 402, 414, 850,**
- w godzinach szczytu zwiększona zostanie częstotliwość linii: **M1, M2, 2, 26, 31, 105, 120, 131, 132, 136, 138, 140, 145, 150, 162, 178, 186, 189, 190, 197, 199, 226, 245, 500, 504, 507, 509, 511, 517, 520, 521, 522, 523, 527, 709, 710, 719, 723, 724, 739, 742, 743.**



## Przebiegi tras linii cmentarnych w dn. 29-31 października

| | | | |
|---|---|---|---|
| C1 | CM. WOLSKI >> ANNOPOL | C4 | PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH. |
| C09 | METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ. | C40 | METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH. |
| C11 | ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) | C84 | PL. NARUTOWICZA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. |
| C13 | CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> ŚW. WINCENTEGO | C90 | DW. CENTRALNY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) |

### Legenda:

**Odcienie kolorów linii oznaczają*:**

C00 – linie obsługujące Cm. Północny
C00 – linie obsługujące Cm. Powązkowskie
C00 – linie międzycmentarne

* nie dotyczy linii tramwajowych

## Organizacja Warszawskiego Transportu Publicznego 1 listopada (dzień Wszystkich Świętych)

W dzień Wszystkich Świętych, będzie obowiązywała specjalna organizacja ruchu w rejonie głównych warszawskich cmentarzy. Zostaną uruchomione dodatkowe linie tramwajowe **C1, C4** i **C6** oraz autobusowe **C07, C09, C11, C12, C13, C14, C20, C22, C27, C37, C40, C47, C50, C51, C56, C69, C70, C81 C84, C88, C89, C90**.

**LINIE TRAMWAJOWE**

Trasy linii **C1** i **C4** takie jak w dniach 29-31 października.

**C6: ŻERAŃ WSCHODNI** – Annopol – Rembielińska – Matki Teresy z Kalkuty – św. J. Odrowąża – 11 Listopada – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko–Dąbrowski – al. Solidarności – Wolska – **CM. WOLSKI**

**LINIE AUTOBUSOWE**

Trasy linii **C09, C11, C13, C40, C84, C90** takie jak w dniach 29-31 października.

**C07: ŻERAŃ FSO** – Modlińska – Światowida – J. Mehoffera – M. Ćwiklińskiej – H. Ordonówny – Światowida – **NOWODWORY**

**C12: CM. WOLSKI** – Fort Wola – Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – al. W. Reymonta – W. Broniewskiego – Elbląska – Z. Krasińskiego (powrót: Z. Krasińskiego – W. Broniewskiego) – Powązkowska – **POWĄZKI–CM. WOJSKOWY**

**C14: CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.** – K. Wóycickiego – Wólczyńska – S. Żeromskiego – W. Perzyńskiego – W. Broniewskiego – Elbląska – Z. Krasińskiego (powrót: Z. Krasińskiego – W. Broniewskiego) – Powązkowska – **POWĄZKI–CM. WOJSKOWY**

**C20: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** – Kijowska – Targowa – 11 Listopada – rondo Żaba – św. Wincentego – Smoleńska – Witebska – M. Ossowskiego – Kołowa – **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)**

**C22: METRO MARYMONT** – Włościańska – J. Słowackiego – pl. T.W. Wilsona – Z. Krasińskiego – ks. J. Popiełuszki – al. Jana Pawła II – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – Okopowa – Powązkowska – **POWĄZKI–CM. WOJSKOWY**

**C27: PL. NARUTOWICZA** – Grójecka – pl. A. Zawiszy – Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – pl. Bankowy – al. Solidarności – most Śląsko-Dąbrowski – al. Solidarności – Radzymińska – Gorzykowska – Myszkowska – Barkocińska – M. Ossowskiego – Kołowa – **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)**. Powrót : św. Wincentego – S. Starzyńskiego – Most Gdański – Międzyparkowa – Bonifraterska – Świętojerska – gen. W. Andersa – Marszałkowska - …)

**C37: METRO WILANOWSKA** – al. Wilanowska – Puławska – Piaseczno: Okulickiego – Stara Iwiczna: Nowa – Słoneczna – Kolonia Lesznowola: Słoneczna – Lesznowola: Słoneczna – Wojska Polskiego – Wilcza Góra: Wojska Polskiego – Władysławów: Wojska Polskiego – Kuleszówka: Masztowa – Antoninów: jezdnia wokół cmentarza – **CM. POŁUDNIOWY–BRAMA PŁN.**

**C47: P+R AL.KRAKOWSKA** – al. Krakowska – Janki: al. Krakowska – Nowy Sękocin: al. Krakowska – Magdalenka: Słoneczna – Lesznowola: Słoneczna – Wojska Polskiego – Wilcza Góra: Wojska Polskiego





– Władysławów: Wojska Polskiego – Kuleszówka: Masztowa – Antoninów: jezdnia wokół cmentarza – **CM. POŁUDNIOWY–BRAMA PŁN.**

**C50: CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.** – Wóycickiego – Wólczyńska (powrót: Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – Wóycickiego) – Estrady – Dziekanowska – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA ZACH.**

**C51: WIATRACZNA** – al. Stanów Zjednoczonych – Grenadierów – al. J. Waszyngtona (powrót: al. J. Waszyngtona – Międzyborska – Cyraneczki – Grenadierów) – al. Józefa Poniatowskiego – most Józefa Poniatowskiego – Al. Jerozolimskie – pl. A. Zawiszy – Towarowa – Okopowa – Powązkowska – **POWĄZKI–CM. WOJSKOWY**

**C56: BRÓDNO–PODGRODZIE** – Chodecka – Wyszogrodzka – Bartnicza – P. Wysockiego – Marywilska – Płochocińska – Modlińska – trasa mostu Marii Skłodowskiej–Curie – al. gen. M. Wittek – T. Nocznickiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.**

**C69: WIATRACZNA** – Grochowska – J. Zamoyskiego – Targowa – Ratuszowa – Jagiellońska – rondo S. Starzyńskiego – S.Starzyńskiego – rondo Żaba – św. Wincentego – Smoleńska – Witebska – M. Ossowskiego – Kołowa – **CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)**

**C70: DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)** – Kijowska – Targowa – al. Solidarności – most Śląsko–Dąbrowski – al. Solidarności – Leszno – Okopowa – Powązkowska – al. Armii Krajowej – W. Broniewskiego – Galla Anonima – J. Kochanowskiego – J. Conrada – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.**

**C81: METRO MŁOCINY** – al. gen. M. Wittek – Pułkowa – Łomianki: Kolejowa – Kiełpin Stary: Kolejowa – Dziekanów Leśny: Kolejowa – Dziekanów Polski – Sadowa – Nowy Dziekanów – Pieńków – Łomna Las – Palmiry – Kampinoski Park Narodowy – **POCIECHA**

**C88: WIATRACZNA** – al. Stanów Zjednoczonych – most Łazienkowski – Trasa Łazienkowska – al. Niepodległości – T. Chałubińskiego – al. Jana Pawła II – ks. J. Popiełuszki – j. Słowackiego – S. Żeromskiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – **CM. PÓŁNOCNY–BRAMA GŁ.**

**C89: WILANÓW** – Przyczółkowa – al. Wilanowska – Dolina Służewiecka – Nowoursynowska – Wałbrzyska – al. Lotników – al. Wilanowska – Marynarska – Sasanki – F. Hynka – Łopuszańska – Kleszczowa – Ryżowa – Dzieci Warszawy – W. Sławka – Bohaterów Warszawy – pl. Tysiąclecia – Bohaterów Warszawy – T. Kościuszki – M. Spisaka – Regulska – **PKP URSUS**

### Pozostałe zmiany w dniu 1 listopada:

- tramwaje kursują podstawowo według sobotniego rozkładu jazdy,
- autobusy kursują według rozkładu jazdy dnia świątecznego,
- pociągi metra na linii **M1** i **M2** kursują według sobotniego rozkładu jazdy z dodatkowymi kursami,
- wybrane linie autobusowe i tramwajowe będą obsługiwane przez pojazdy o większej pojemności,
- zmienionymi trasami w rejonie cmentarzy pojadą autobusy linii **103, 114, 120, 122, 139, 156, 160, 161, 169, 180, 181, 213, 251, 500, 724, 727, 737, 739, 742, L39, L38,**
- autobusy linii **191** w godz. 7.00-19.00 będą jeździły trasą wydłużoną do Cmentarza Powązkowskiego; poza tymi godzinami do ronda I. Daszyńskiego,
- autobusy linii **250** będą kursowały trasą zmienioną, a w godz. 9.00-17.00 podjadą bezpośrednio pod bramę zachodnią Cm. Północnego,
- zwiększona zostanie częstotliwość kursowania autobusów i tramwajów linii **3, 26, 110, 115, 142, 173, 180, 181, 183, 189, 191, 409, 500, 709, 727, 737.**
- uruchomiona zostanie linia **25**,
- autobusy linii **409** będą kursowały na trasie skróconej: Cm. Północny-Brama Zach. – CH Arkadia,
- tramwaje linii **26** i **78** będą się zatrzymywać na przystanku Połczyńska-Parking P+R,
- uruchomione zostaną dodatkowe kursy skrócone linii **147** na trasie Gocław – PKP Międzylesie,
- uruchomione zostaną dodatkowe kursy skrócone linii **731** w Legionowie, na trasie Siwińskiego – Os. Młodych,
- podróżowanie autobusami dojeżdżającymi do Cm. Południowego w Antoninowie **(727, 737, C37, C47)** będzie możliwe z biletami ważnymi na 1. strefę na całej trasie przejazdu.

### Organizacja Warszawskiego Transportu Publicznego 2 listopada (środa)

W środę, 2 listopada pojazdy WTP będą kursowały według rozkładów jazdy dnia powszedniego. Tego dnia uruchomimy linie **C09, C11** i **C40**.

Ponadto rozkłady jazdy niektórych linii zostaną dostosowane do zwiększonej liczby podróżnych, a wybrane linie autobusowe i tramwajowe będą obsłużone przez pojazdy o większej pojemności. ▪




# LISTOPAD 2022

**dojazd do cmentarzy w dn. 1.11.2022 r.**



| cmentarz | | ważne w dn. 1.11 (Wszystkich Świętych) w godz. 7.00 – 19.00* |
|---|---|---|
| BRÓDNOWSKI | ul. św. Wincentego | C11 C13 C20 C27 C69 M2+C27<br>120 160 169* 500*<br>- do skrzyżowania ulic Handlowa / Kołowa, * - tylko w stronę Bródna |
| | ul. Odrowąża | C1 C4 C6 C76 1 3 4 25<br>112 126 145 156 169 500<br>- do skrzyżowania ulic Chodecka / Balkonowa |
| | ul. Chodecka | oraz C56 114<br>- do skrzyżowania ulic Chodecka / Wyszogrodzka |
| PÓŁNOCNY | Brama Główna (ul. Wóycickiego) | C09 C13 C14 C50 C56 C70 C84 C88<br>181 M1+C09 |
| | Brama Południowa (ul. Wólczyńska) | C40 C50 250 409 M1+C40 |
| | Brama Zachodnia (ul. Estrady) | C40 C50 110 250 409 M1+C40 |
| POWĄZKI-CM. WOJSKOWY (d. Komunalny) | | C11 C12 C14 C22 C51 C90 180 M1+C11<br>C70 103 180 191 221 409 |
| POWĄZKOWSKI (Stare Powązki) | | C11 C22 C51 C70 C90 180 191 409 M1+C11<br>C1 1 22 27 - do ul. Okopowej |
| ŻYDOWSKI | | C1 1 22 27 M2+tram |
| EWANGELICKO-AUGSBURSKI<br>EWANGELICKO-REFORMOWANY | | 20 23 24 M2+24 |
| PRAWOSŁAWNY | | C1 C6 13 26 27 78 105 154 167 197 M2+tram |
| WAWRZYSZEWSKI | | C13 C14 C88 26 33 110 116 M1+tram<br>(C70 C84 114 203 210 250 409 712 - do skrzyż. Wólczyńska / Conrada) |
| WOLSKI | | C1 C6 C12 C84 13 26 27 78<br>105 194 197 255 713 716 743 M2+tram |
| PALMIRY | | C81 M1+C81 |
| POŁUDNIOWY (Antoninów) | | C37 C47 727 737 M1+C37 M1+727 M1+737 |

**pozostałe cmentarze**

| | | | |
|---|---|---|---|
| CZERNIAKOWSKI | 108 131 164 172 180 185 187 189 | W GOŁĄBKACH | 177 194 |
| PRZY UL. WAŁBRZYSKIEJ | C89 189 193 M1 | NA TARCHOMINIE | C07 133 211 233 |
| WILANOWSKI | C89 116 131 139 163 164 180 200 251 264 519 | W REMBERTOWIE | 115 183 514 |
| W POWSINIE | 139 200 251 710 724 742 | W MARYSINIE WAWERSKIM | 115 173 |
| W PYRACH | C37 209 709 715 727 737 739 | W ZERZNIU | 142 702 Z42 |
| PRZY UL. RYŻOWEJ | C89 129 178 187 191 517 | W RADOŚCI | 161 213 |
| PRZY UL. FASOLOWEJ | C89 129 178 187 189 191 517 | W ALEKSANDROWIE | 115 142 |

*** ODJAZDY**

| W KIERUNKU CMENTARZY (ramowe godziny): | POWRÓT Z CMENTARZY (ramowe godziny): |
|---|---|
| **1.11.2022:** 7.00-18.30 | **1.11.2022:** 7.30-19.00 |

**LINIE C11, C12 I C90 KURSUJĄ OK. 2 GODZINY DŁUŻEJ.**

**PODANE W ULOTCE PRZEBIEGI TRAS MOGĄ ULEC DORAŹNYM ZMIANOM WYMUSZONYM BIEŻĄCĄ SYTUACJĄ DROGOWĄ LUB INNYMI CZYNNIKAMI.**

## WYKAZ LINII CMENTARNYCH:

**TRAMWAJE:**

**C1** **CM. WOLSKI** – Okopowa (Powązki) – most Gdański – Odrowąża (Bródno) – **ANNOPOL**
**C4** **PL. NARUTOWICZA** – Nowowiejska – Marszałkowska – al. Solidarności – Odrowąża (Bródno) – **ŻERAŃ WSCH.**
**C6** **CM. WOLSKI** – al. Solidarności – Odrowąża (Bródno) – **ŻERAŃ WSCH.**

**AUTOBUSY:**

**C07 ŻERAŃ FSO – Mehoffera – NOWODWORY**
**C09 METRO MŁOCINY – CM. PÓŁNOCNY Brama Gł.**
**C11 ŚW. WINCENTEGO – POWĄZKI**
**C12 CM. WOLSKI – POWĄZKI**
**C13 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł. – ŚW. WINCENTEGO**
**C14 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł.** – Wawrzyszew – **POWĄZKI**
**C20 DW. WSCHODNI (Kijowska) – ŚW. WINCENTEGO**
**C22 METRO MARYMONT – POWĄZKI**
**C27 PL. NARUTOWICZA – ŚW. WINCENTEGO**
**C37 METRO WILANOWSKA – CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)**
**C40 METRO MŁOCINY – CM.PÓŁNOCNY Brama Zach.**
**C47 P+R AL.KRAKOWSKA – CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)**
**C50 CM. PÓŁNOCNY (Brama Główna – Brama Południowa – Brama Zachodnia)**
**C51 WIATRACZNA – POWĄZKI**
**C56 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł.** – Cm. Bródnowski (Chodecka) – **BRÓDNO-PODGRODZIE**
**C69 WIATRACZNA – ŚW. WINCENTEGO**
**C70 DW. WSCHODNI (Kijowska)** – Powązki – **CM. PÓŁNOCNY Brama Główna**
**C81 METRO MŁOCINY** – Palmiry – **POCIECHA**
**C84 PL. NARUTOWICZA – CM. PÓŁNOCNY Brama Główna**
**C88 WIATRACZNA – CM. PÓŁNOCNY Brama Główna**
**C89 PKP URSUS** – Wałbrzyska – **WILANÓW**
**C90 DW. CENTRALNY – POWĄZKI**

## UWAGI OGÓLNE

W dn. 1.11.2022 r. autobusy i tramwaje kursują według sobotniego rozkładu jazdy. W pojazdach linii cmentarnych oraz linii **727** i **737**, niezależnie od ich przebiegu, obowiązują **bilety i opłaty przewidziane dla strefy 1**.

W rejonie cmentarzy oraz przystanków początkowych linii cmentarnych do Państwa dyspozycji są informatorzy ZTM ubrani w odblaskowe kamizelki.



www.wtp.waw.pl

MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU 24/7 19115 WARSZAWA

## Przebiegi tras linii cmentarnych

| Linia | Trasa | Linia | Trasa |
|---|---|---|---|
| C1 | CM. WOLSKI >> ANNOPOL | C27 | PL. NARUTOWICZA >> ŚW. WINCENTEGO |
| C4 | PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH. | C40 | METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH. |
| C6 | CM. WOLSKI >> ŻERAŃ WSCH. | C50 | CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BR. PŁD. >> BR. ZACH. |
| C07 | ŻERAŃ FSO >> NOWODWORY | C51 | WIATRACZNA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) |
| C09 | METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ. | C56 | CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE |
| C11 | ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) | C69 | WIATRACZNA >> ŚW. WINCENTEGO |
| C12 | CM. WOLSKI >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) | C70 | DW. WSCHODNI (Kijowska) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. |
| C13 | CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> ŚW. WINCENTEGO | C81 | METRO MŁOCINY >> POCIECHA (CM. PALMIRY) |
| C14 | CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) | C84 | PL. NARUTOWICZA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. |
| C20 | DW. WSCHODNI (Kijowska) >> ŚW. WINCENTEGO | C88 | WIATRACZNA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. |
| C22 | METRO MARYMONT >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) | C90 | DW. CENTRALNY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy) |

**MAPA NIE ZAWIERA PRZEBIEGU TRAS LINII C37, C47, C89. SZCZEGÓŁY PRZEBIEGU TRAS NA ODWROCIE.**

## Legenda:

**Odcienie kolorów linii oznaczają*:**

- C00 (zielony) – linie obsługujące Cm. Bródnowski
- C00 (niebieski) – linie obsługujące Cm. Północny
- C00 (czerwony) – linie obsługujące Cm. Powązkowskie
- C00 (granatowy, przerywany) – linie międzycmentarne

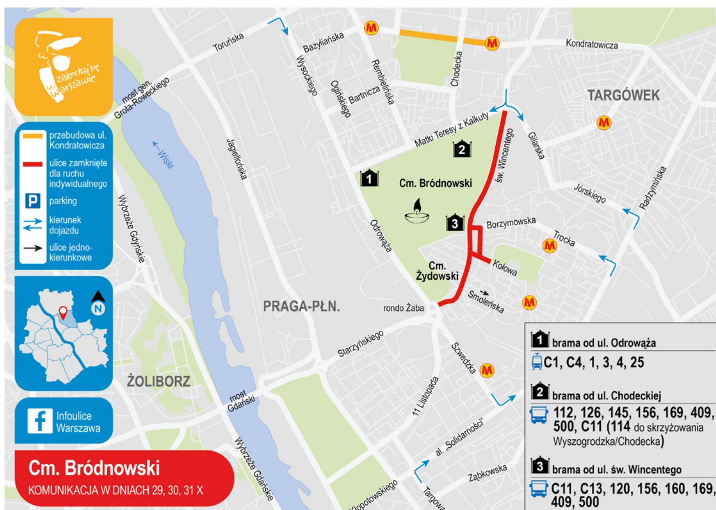
* nie dotyczy linii C1, C4, C6, C07 i C81

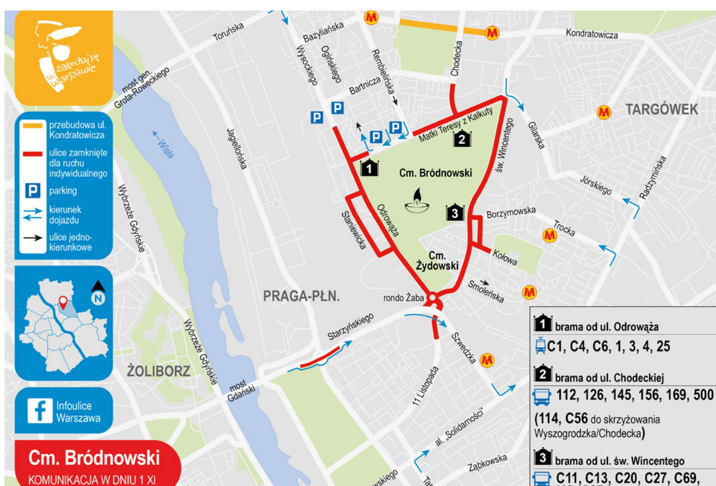
do cmentarzy:
REMBERTÓW: 183
MARYSIN: 173
ALEKSANDRÓW: 142
ZERZEŃ: 142 702 242
STARA MIŁOSNA: 704 720 722 730

# Dojazd Warszawskim Transportem Publicznym do warszawskich nekropolii

## Cmentarz Bródnowski

- **ulica św. Wincentego:** C11, C13, C20, C27, C69, M2 i C27, (120, 156, 160, 169, 500 – do skrzyżowania ulicy Handlowej i Kołowej)
- **ulica św. J. Odrowąża:** C1, C4, C6, 1, 3, 4, 25
- **ulica Chodecka:** 112, 126, 145, 156, 169, 500, (C56, 114 – do skrzyżowania ulicy Chodeckiej i Wyszogrodzkiej)



## Cmentarz Północny

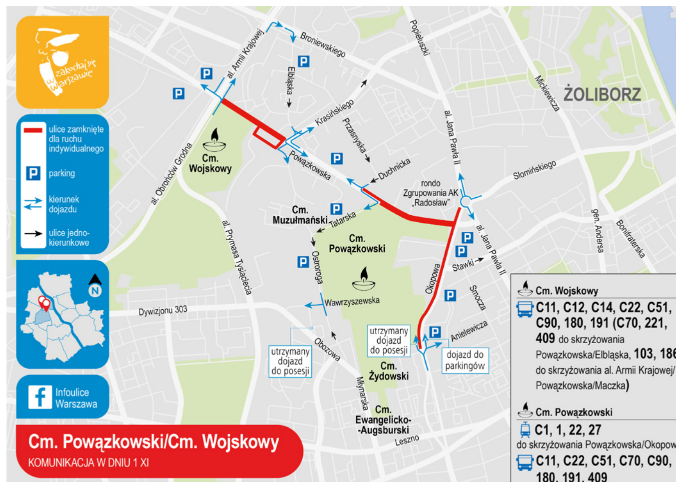
- **Brama Główna (ulica K. Wóycickiego):** C09, C13, C14, C50, C56, C70, C84, C88, M1 i C09, 181
- **Brama Południowa (ulica Wólczyńska):** C40, C50, M1 i C40, 250, 409
- **Brama Zachodnia (ulica Estrady):** C40, C50, M1 i C40, 110, 250, 409






## Powązki

- **Cmentarz Wojskowy (dawny Komunalny):** C11, C12, C14, C22, C51, C90, M1 i C22, 180 (C70, 409 – do skrzyżowania ulic Powązkowskiej i Z. Krasińskiego), 191
- **Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki):** C11, C22, C51, C90, M1 i C22, 180, 409 (C1, 1, 22, 27 – do ulicy Okopowej), 191




**Cmentarz Żydowski (przy ulicy Okopowej):** C1, M2 i C51, 1, 22, 27

**Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko--Reformowany:** 20, 23, 24, M2 i 24

**Cmentarz Prawosławny:** C1, C6, 13, 26, 27, 78, 105, 197, M2 i tramwajem

**Cmentarz Wawrzyszewski:** C13, C14, C88, 26, 33, 110, 116, M1 i 26/33, M2 i 26 (C70, C84, 114, 203, 210, 250, 409, 712 – do skrzyżowania ulic Wólczyńskiej i J. Conrada)

**Cmentarz Wolski:** C1, C6, C12, C84, 13, 26, 27, 78, 105, 194, 197, 255, 713, 716, 743, M2 i tramwajem

**Palmiry:** C81, M1 i C81 (kursowanie autobusów linii 800 będzie zawieszone)

**Cmentarz Południowy (Antoninów):** C37, C47, 727, 737, M1 i 727, M1 i 737. W autobusach linii 727, 737, C37 i C47 obowiązują opłaty jak w I strefie biletowej.

**Cmentarz Czerniakowski:** 108, 131, 164, 172, 180, 185, 187, 189

**Cmentarz przy ulicy Wałbrzyskiej:** C89, 189, 193, 401, 402, M1

**Cmentarz Wilanowski:** C89, 116, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 264, 519

**Cmentarz w Powsinie**: 139, 200, 251, 519, 710, 724, 742

**Cmentarz w Pyrach:** C37, 209, 709, 715, 727, 737, 739

**Cmentarz przy ulicy Ryżowej**: 129, 178, 187, 191, 401, 517, C89

**Cmentarz przy ulicy Fasolowej:** 129, 178, 187, 189, 191, 401, 517, C89

**Cmentarz w Gołąbkach:** 177, 194

**Cmentarz na Tarchominie:** C07, 133, 211, 233

**Cmentarz w Rembertowie:** 115, 183, 514

**Cmentarz w Marysinie Wawerskim:** 115, 173, (402, 520 – do pętli Marysin)

**Cmentarz w Zerzniu**: 142, 702, Z42

**Cmentarz w Radości:** 161, 213

**Cmentarz w Aleksandrowie:** 115, 142.

# Kursowanie linii lokalnych L




W dniu **31 października:**

Linie **L-2, L-5, L12, L13, L14, L15, L16, L21, L23, L24** (tylko do przystanku Kazimierzowska), **L25, L26, L27, L28, L30, L31, L32, L39, L42, L50, L51, L52** – według rozkładu jazdy dnia powszedniego,

Linie **L-8, L18, L20, L22, L43, L46** – według sobotniego rozkładu jazdy,

Linie **L-1, L-3, L-4, L-9, L-10, L11, L17, L19, L29, L34, L35, L36, L37, L38, L40, L41, L45, L49** – według rozkładu jazdy dnia świątecznego.

W dniu **1 listopada:**

Linie **L13, L14, L15, L16, L21, L25, L26, L27, L28, L30, L42** – według rozkładu jazdy dnia powszedniego,

Linie **L-1, L-2, L-3, L-4, L-5, L-9, L10, L11, L12, L17, L18, L19, L20, L22, L23, L24, L29, L32, L34, L35, L36, L37, L38, L39, L40, L41, L45, L49, L50, L51, L52** – według rozkładu jazdy dnia świątecznego,

Linie **L43 i L46** – według specjalnego rozkładu jazdy.





# Tu były tramwaje

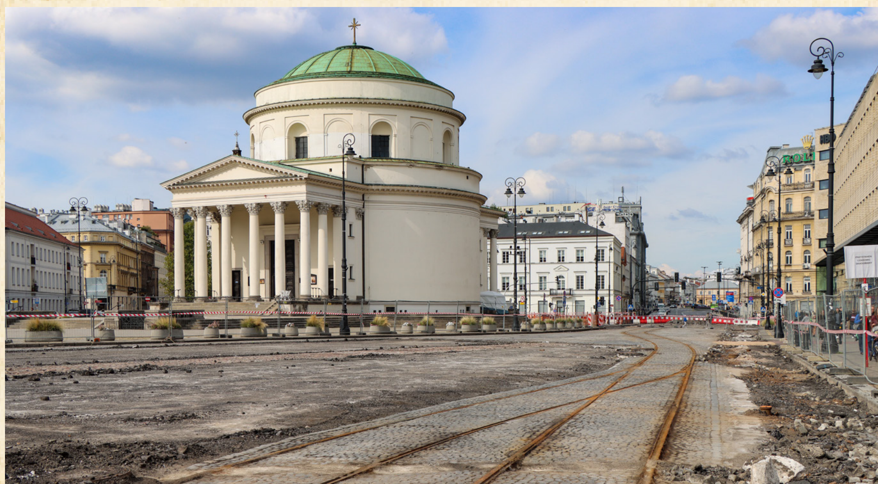
**Wiadomość o odsłonięciu torowiska tramwajowego na Placu Trzech Krzyży zelektryzowała warszawiaków i historyków. Nic dziwnego, bo to ogromny kawałek historii nie tylko komunikacji miejskiej, ale także samego miasta. Tramwaje jeździły w tamtym miejscu niemal od początku komunikacji szynowej w Warszawie, czyli od 18 października 1881 roku. Władcą Rosji był jeszcze wtedy Aleksander III Romanow, prezydentem Warszawy gen.Sokrates Starynkiewicz, a Henryk Sienkiewicz być może nawet jeszcze nie myślał o napisaniu „Potopu".**

Kilkanaście lat wcześniej ruszyło już połączenie tramwajami konnymi między dwoma dworcami - kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko Petersburskiej, łącząc dwa brzegi Wisły. Jednak dla rozrastającego się miasta było to niewystarczające. Już w latach 70. magistrat warszawski zaczął myśleć o rozbudowie komunikacji tramwajowej i w tym celu podpisał umowę z belgijską spółką Société Générale de Tramways Varsoviens.

## Konie silne i rosłe

Skoro tramwaje konne jeździły już w relacji wschód – zachód, to pierwsza linia „tramwajów belgijskich" wiodła z północy na południe miasta. Połączyła Muranów z Mokotowem, m.in. przez Podwale, Nowy Świat czy właśnie Plac Trzech Krzyży. Była to tzw. Linia Biała, a samo uruchomienie tego rodzaju komunikacji było wielkim wydarzeniem dla miasta. Jednym z najważniejszych przystanków na trasie był Plac Trzech Krzyży, noszący wtedy nazwę placu Aleksandra, o czym donosił „Kurier Warszawski", który przeprowadził obszerną relację:

Tyle upragnione tramwaje, niezbędne już wobec ciągłego rozprzestrzeniania się naszego grodu, nadające też mu niewątpliwie cechę wielkomiastowości, weszły w życie z dniem dzisiejszym. O godzinie 1-ej ze stacji głównej na Muranowie ruszył pierwszy wóz oznaczony nr 1-em, zdobny różnokolorowymi wstęgami i zielenią. Za nim potoczyło się sześć jeszcze wagonów w równie świątecznym rynsztunku. Pierwszy wóz prowadzony był przez naczelnika ruchu, obok którego stał przedstawiciel kompanji belgijskiej p. Wł. Któlański. W przedziale głównym mieścili się: p. prezydent miasta jenerał lejtnant Starynkiewiez, ks. .J. T. Lubomirski, wiceprezes Banku polskiego Nagórny i p. Mieczysław Epstein. W następnym przedziale i dalszych wozach znajdowali się przedstawiciele władz, prasy i obywatelstwa. Wóz kierowany wprawną ręką toczył się szybko i gładko, witany po drodze życzliwie przez licznych przechodniów. Wagon nr 1 zatrzymał się przed kościołem św. Aleksandra, skąd znów podążył do Doliny Szwajcarskiej, gdzie zgromadzeni wysiedli. Wagony przedstawiają się okazale, konie silne i rosłe, zakupione na jednym z jarmarków krajowych ze stad rosyjskich, ciągną szparko i bez wahania. (Kurier Warszawski Nr 234/1881)



Odkryte tory tramwajowe na Placu Trzech Krzyży.

Już następnego dnia gazeta pisała o przepisach porządkowych, które musiały wydać władze policyjne, bo mieszkańcy, a zwłaszcza XIX-wieczni „kierowcy zawodowi", czyli woźnice i dorożkarze, jeszcze nie zdążyli się przyzwyczaić do nowego środka transportu, np.: ekwipaże i wozy nie mogły się zatrzymywać przed domami, gdzie szyny były ułożone blisko chodników, a piesi nie mogli stawać na szynach. Dużo obowiązków nałożono na policjantów, którzy mieli za zadanie choćby niewpuszczanie do wagonów osób nietrzeźwych, nieprzyzwoicie ubranych, a także psów oraz usuwać z linii szyn wszelkie przeszkody w ruchu.

Kierunek południowy w stronę Mokotowa był bardzo popularny. Warszawiacy w tamtych rejonach nie tylko załatwiali codzienne sprawy – Trakt Królewski był wtedy regularnym centrum miasta – ale też wybierali się w stronę rogatek mokotowskich i dalej na wycieczki. Dlatego już niespełna dwa lata po otwarciu linii, w marcu 1883 r. zarząd tramwajów zdecydował się na otwarcie linii spacerowej.

Dzięki utrwalającej się pogodzie na głównej linii tramwajowej otwarto wczoraj kurs spacerowy, od placu Zamkowego do Mokotowa. Do obsługi tego nowego kursu użyto w części wagonów letnich, które pomimo ostrego wietrzyku sporo miały amatorów. („Kurier Warszawski" Nr 70/1883)

O tym, jak ważny był Plac Trzech Krzyży na ówczesnej mapie komunikacyjnej Warszawy świadczy jeszcze jeden artykuł z tamtego okresu. Już wtedy pasażerowie (lub „publiczność" jak ich wtedy nazywano) miała swoje „desiderata tramwajowe". Przez ten plac przebiegały trasy kilku linii tramwajowych, z których jedne tam kończyły swój bieg, a inne jechały dalej. Powodowało to pewne zamieszanie z kupowaniem biletów, bo rodzący się system nie znał jeszcze biletów przesiadkowych i czasami pasażerowie musieli dopłacać tylko z tego powodu, że zmieniali wagon (dziś nie trzeba się tym przejmować, bo dzięki biletom czasowym można zmieniać linie dowolnie):

Drugą potrzebą jest zaprowadzenie tak zwanej korespondencji czyli możności przesiadania się z jednej linji na drugą bez dopłaty lub za mniejszą stosunkowo opłatą. Urządzenie to istnieje we wszystkich większych miastach, zbytecznem więc byłoby wykazywać jego potrzebę. U nas opłata za kurs od bernardynów (chodzi o kościół św. Anny, w którym bernardyni mieli swoją siedzibę do czasów Powstania Styczniowego – przyp. aut.) do Powązek albo do Mokotowa jest wprawdzie pojedyńcza, ale gdy kto przez nieuwagę lub pośpiech, wsiądzie do wagonu dochodzącego tylko do ulicy Świętojerskiej lub do placu Trzech Krzyży a chce pojechać dalej, to musi za dalszą jazdę płacić powtórnie, co jest najzupełniej niesłusznem. („Kurier Warszawski" nr 120a/1883).






fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/1/0/7/3046 (daw. 1-W-3046-1)
Pochód pracowników miejskich na pl. Trzech Krzyży
Rok 1937.

**Znikają koniki**

Tramwaje w tej części Warszawy zmieniały się tak, jak i cała komunikacja miejska. W pewnym momencie stało się jasne, że nie ma odwrotu od elektryfikacji tego środka transportu, zwłaszcza że wiele europejskich miast ten proces miało już dość dawno za sobą i Warszawa pozostawała nieco w tyle. Elektryfikacja tramwajów była wydarzeniem porównywalnym z otwarciem pierwszych linii w 1881 roku. Linie biegnące przez Plac Trzech Krzyży były tak ważne, że zelektryfikowano je jako pierwsze.

Uroczystość otwarcia tramwajów elektrycznych zaczęła się od mszy św. w kościele Najświętszej Maryi Panny na Nowym Mieście:

Zapłonęły wszystkie światła, usłano kościół kobiercami, ustawiono mnóstwo kwiecia i zieleni, a szpalery oficjalistów tramwajowych, przybranych w nowe mundury, stanęły od wrót ogrodzenia kościelnego do ołtarza głównego z płonącemi świecami. Przed ołtarzom z chorągwią służby tramwajowej zajęli miejsce najstarsi oficjaliści: Żukowski i Ziębiński, pozostający w służbie od pierwszej chwili zaprowadzenia tramwajów w naszem mieście. Dwie mniejsze chorągwie po bokach trzymali zasłużeńsi konduktorowie, a na środku młodzież ujęła na barki obraz Najświętszej Marji Panny z dwoma feretronami po bokach.

Po nabożeństwie była uroczysta procesja na Plac Krasińskich, gdzie ksiądz Skarżyński poświęcił wozy, a o godzinie 9.35, po przecięciu wstęgi, tramwaje ruszyły na trasę. Jako pierwszy jechał wagon o numerze 61, (...) poprowadzony przez inżeniera Boulangera, z zaproszonymi gośćmi, wśród których był p. prezydent, obywatele miejscowi i prasa, wyruszył do Mokotowa. Przejechano tą przestrzeń we 25 minut. Zdjęcia zbiorowe fotograficzne przy rogatkach mokotowskich zakończyły uroczystość, poczem wnet oddano wagony do użytku publicznego. („Kurier Warszawski Nr 86/1908)

Następnego dnia gazeta donosiła, że nowy środek transportu wywołał w stolicy euforię, tramwaje przeżywały istne oblężenie, a wiele osób podróżowało bez celu, żeby tylko się przejechać. Od razu też ujawniła się przewaga nowoczesności nad tradycyjnym napędem, bo jak zauważał dziennikarz „Kuriera" tramwaje konne przeszkadzają elektrycznym w szybszej jeździe.

Dorożkarze, jakby przeczuwając, że oto nadchodzi nowe i ich czeka kiedyś podobny los, co tramwaje konne, od pierwszego dnia starali się przeszkadzać pasażerom w korzystaniu z tramwajów elektrycznych, zajeżdżając im drogę na przystankach.






fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.20/174
Aleje Ujazdowskie od strony placu Trzech Krzyży 1957 rok.
Rok 1957



Odkryte tory tramwajowe na Placu Trzech Krzyży przy Instytucie Głuchoniemych.

**Powrót Rzeczpospolitej**

To wszystko działo się ledwie dziesięć lat przed wybuchem I wojny światowej, która zmieniła mapę Europy i wywróciła stary świat do góry nogami. W dziejach Placu Trzech Krzyży i kursujących tam tramwajów doskonale odbijała się historia Warszawy i odradzającej się Polski. Kiedy w wyniku działań wojennych rosyjskiego zaborcę zastąpił niemiecki okupant zaczął się trudny okres w historii warszawskich tramwajów:

Skończyła się zatem osławiona gospodarka panów Rummla i Auerbreta, prowadzona według udoskonalonych zasad rabunku i bezwzględności. Ile ta gospodarka kosztowała Warszawę, do jakiego zniszczenia doprowadziła tabor, wykaże to wkrótce dokładne obliczenie. Udręczenia, jakie znosiła Warszawa wskutek brutalności, pychy i arogancji panoszących się w tramwajach niemców (pisownia oryginalna - przyp. aut.), ograniczenia liczby tramwajów, przeznaczenia specjalnych, najlepszych wagonów dla przedstawicieli „narodu panów", (wagonów, które zrosztą najczęściej bywały puste), —są to rzeczy — zbyt świeżo i zbyt boleśnie zapisane w pamięci Warszawy, aby trzeba było o nich się więcej rozwodzić. („Kurier Warszawski" Nr 313/1918).

Jako jeden z przykładów traktowania Warszawy jako miasta podbitego, którym nie należy się przejmować, ale wyzyskiwać do woli było też kasowanie przystanków pod pretekstem oszczędności, ale za to uruchamianie nowych, które były wygodne dla przedstawicieli okupacyjnej administracji tramwajowej.

Po odzyskaniu niepodległości prasa zaczęła wzywać do przywrócenia naturalnych lokalizacji, zgodnych z potrzebami warszawiaków, a jednym z wymienionych miejsc był Plac Trzech Krzyży („Kurier Warszawski" Nr 330/1918). Przywracano do ruchu więcej wagonów – w ciągu kilku tygodni liczba tramwajów na trasach zwiększyła się ze 170 do 204, a prasa na początku grudnia zapowiadała uruchomienie jeszcze przed Bożym Narodzeniem komunikacji tramwajowej na Powiślu. Trasa miała wieść od mostu Kierbedzia, ulicami Dobrą, Książęcą, Nowym Światem, zapewniając bezpośrednie połączenie z Placem Teatralnym. Oczywiście, tramwaje w tej sytuacji musiały przejeżdżać przez Plac Trzech Krzyży.

Obietnicę udało się zrealizować 14 grudnia 1918 roku, a o tym, jak ważne było to wydarzenie w historii stolicy dają wyobrażenie artykuły zamieszczone w prasie:

Wczoraj, o godz. 2-ej po południu, otwarto komunikację tramwajową na powiślu (pisownia oryginalna - przyp. aut.) po stronie warszawskiej. Jest to dla stolicy fakt wybitnego znaczenia. Dzięki otwarciu tej komunikacji Warszawa się jak gdyby rozszerza. Odciąża się nadmierne parcie ku śródmieściu, dzielnica powiśla staje się dogodniejszą do zamieszkania. Zapobiega się niezdrowemu wzrostowi renty gruntowej w śródmieściu, rozdziela się ją równomierniej na całe miasto. Powiśle staje się równouprawnioną częścią miasta i, dzięki dogodnej komunikacji, niewątpliwie szybko się i porządnie rozbuduje i zaludni. (...) Na rogu ul. Książęcej i Nowego Światu urządzono zaimprowizowaną bramę tryumfalną, pod którą przejechał pierwszy



Tory tramwajowe pod nawierzchnią Krakowskiego Przedmieścia (usunięte podczas remontu ulicy).



wagon „linji Powiśla". Zarządowi miasta należy się szczere uznanie za to, że, gdy tylko uwolnił się od przemocy panów Mullerów, Glasenappów, Rummlów itd., wnet wypełnił jedno z najpilniejszych zadań komunikacyjnej polityki miejskiej. („Kurier Warszawski" Nr 346/1918).

Plac Trzech Krzyży w dwudziestoleciu międzywojennym miał duże znaczenie dla ruchu tramwajowego. Kursowały tędy tramwaje pięciu linii łączących Trakt Królewski z Mokotowem; szósta kończyła na placu swą trasę, a kolejne dwie przebiegały skrajem placu wjeżdżając w ulicę Książęcą. Z wydarzeń warto wspomnieć o uruchomieniu w Wigilię Bożego Narodzenia 1933 r. nocnych linii tramwajowych w celu ułatwienia powrotu do domu bawiących się w śródmiejskich lokalach rozrywkowych mieszkańców przedmieść, o czym donosiły „Nowiny Codzienne" w Nr 370/1933.

Dziś Powiśle, zgodnie z przewidywaniami z 1918 roku pięknie się rozrosło, ma swoje metro, chociaż nie ma już tramwajów zjeżdżających ze skarpy. Takie widoki żyją tylko we wspomnieniach warszawiaków, urodzonych jeszcze przed wojną:

Dla dziecka znad rzeki tam zaczynał się wielki świat, centrum stolicy. Dorośli też pewnie tak czuli, bo odkąd pamiętam, byłem prowadzany w niedziele do kościoła św. Aleksandra, choć św. Trójcę na Solcu mieliśmy bliżej i nie pod górę. Wracaliśmy za to czasem w nasze niziny tramwajem, który skręcał z Nowego Światu prosto w Książęcą. Wyobrażacie sobie dziś w tym miejscu skręt w lewo?! – pisał Jacek Fedorowicz w miesięczniku „Stolica" Nr 7/2017.

Po zakończeniu wojny tramwaje wróciły na pl. Trzech Krzyży 22 lipca 1946 roku Przywrócono tam tylko jednotorową pętlę z tzw. żeberkiem. Na odbudowanym torowisku pojawiły się linie 23 (do zajezdni „Solec") i 24 (do Wiatracznej). Pętla nie odgrywała dużej roli w powojennej sieci tramwajowej. Warszawa stawiała na autobusy i dlatego, po rozbudowie tego typu połączeń ruch tramwajowy na placu zawieszono 21 lipca 1959 r. (pętla) i 25 października 1960 r. (przejazd z Nowego Światu w Książęcą). A potem tory zalano asfaltem. Torowisko jednak przetrwało i to w znakomitym stanie. ▪

*Źródła:*
*Kurier Warszawski,*
*Tramwar.pl,*
*Stolica 4/2017.*

# ZAKRĘCONE POSZUKIWANE

## SILNE, NIEZALEŻNE, ODWAŻNE

Pomożemy Ci zdobyć **uprawnienia**

**Zapłacimy** za Twój kurs

Zeskanuj kod **QR**
i dowiedz się więcej








Oferujemy atrakcyjne wynagrodzenie i ciekawą pracę.

**Więcej informacji znajdziesz na warszawa.praca.gov.pl/kierowcy**

---



Warszawski Transport Publiczny




Urząd Pracy m.st. Warszawy





















zakochaj się
w Warszawie